Gazzetta Ufficiale

DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1910 — ROMA — Giovedì, 27 gennaio — Numero 21

DIREZIONE
Via Larga nel Palazzo Baleani

Si pubblica in Roma tutti i giorni non festivi

AMMINISTRAZIONE
Via Larga nel Palazzo Baleani

Abbonamenti

	anno	semestre	trimestre
In Roma, presso l'Amministrazione:	L. 32	L. 17	L. 9
» a domicilio e nel Regno	» 36	» 19	» 10
Per gli Stati dell'Unione postale:	» 80	» 41	» 22

Per gli altri Stati si aggiungono le tasse postali

Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione e gli Uffici postali; decorrono dal 1° d'ogni mese.

Inserzioni

Atti giudiziari . . . . L. 0.25 } per ogni linea o spazio di linea
Altri annunzi . . . . » 0.30 }

Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla *Amministrazione della Gazzetta.*

Per le modalità delle richieste d'inserzioni vedansi le avvertenze in testa al foglio degli annunzi.

Un numero separato in Roma cent **10** — *nel Regno cent.* **15** — *arretrato in Roma cent.* **20** — *nel Regno cent.* **30** — *all' Estero cent.* **35**
Se il giornale si compone d'oltre 16 pagine, il prezzo aumenta proporzionatamente.

SOMMARIO

PARTE UFFICIALE

Sua Maestà il Re, con decreto del giorno 26 gennaio 1910, su proposta di S. E. il Ministro Segretario di Stato per gli Affari dell'Interno, Presidente del Consiglio dei Ministri, ha nominato Senatori del Regno i signori:

Barbieri Lodovico, Tenente Generale.
Basile Basile Emanuele, Presidente di Sezione di Corte di Cassazione.
Bozzolo prof. Camillo.
Canzi Luigi, ex-Deputato al Parlamento.
Ciamician prof. Giacomo, membro della R. Accademia dei Lincei.
Cosenza Vincenzo, primo presidente di Corte di cassazione.
Croce Benedetto.
D'Andrea Giuseppe, ex-Deputato al Parlamento.
De Amicis prof. Tommaso.
De Cesare Raffaele, ex-Deputato al Parlamento.
Del Carretto march. Ferdinando, sindaco di Napoli.
De Riseis barone Giuseppe, ex-Deputato al Parlamento.
Fiore prof. Pasquale, membro della Società Reale di Napoli.
Filomusi-Guelfi prof. Francesco, membro della Società Reale di Napoli.
Frascara Giuseppe, ex-Deputato al Parlamento.
Garavetti Filippo, ex-Deputato al Parlamento.
Gavazzi Ludovico, ex-Deputato al Parlamento,
Goiran Giovanni, Tenente Generale.
Manno barone Antonio, membro della R. Accademia delle Scienze di Torino.
Masdea Edoardo, Tenente Generale del Genio Navale.
Maurigi marchese Ruggiero, ex-Deputato al Parlamento.
Mortara Ludovico, Procuratore Generale di Corte di Cassazione.
Mazzoni prof. Guido, membro della R. Accademia della Crusca.
Paganini Roberto, ex-Deputato al Parlamento.
Passerini conte Napoleone, membro della R. Accademia Economico-Agraria dei Georgofili.
Pastro Luigi.
Polacco prof. Vittorio, membro del R. Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti.

Ricci marchese Vincenzo, ex-Deputato al Parlamento.
Ridolfi marchese Carlo, ex-Deputato al Parlamento, membro della R. Accademia Economico-Agraria dei Georgofili.
Scaramella-Manetti Augusto, ex-Deputato al Parlamento.
Sormani conte Pietro, ex-Deputato al Parlamento.
Tacconi Gaetano, ex-Deputato al Parlamento.
Zappi march. Luigi, ex-Deputato al Parlamento.

Sua Maestà il Re, con decreto in data 26 corrente mese, ha nominato Sottosegretario di Stato per le Poste e i Telegrafi l'on. EUGENIO MAURY, Deputato al Parlamento.

LEGGI E DECRETI

Il numero 9 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge:

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

CAPO I.
Classificazione delle linee navigabili e distinzione delle relative opere

Art. 1.

I fiumi, i laghi e canali, atti alla navigazione, sono distinti in quattro classi.

Appartengono alla prima classe quelli la cui navigazione presenta un prevalente interesse di difesa militare.

Appartengono alla seconda classe quei fiumi, laghi e canali che, da soli o collegati fra loro, formano linee di navigazione, le quali mettono capo a porti marittimi o parificati ai marittimi e giovano al traffico di un esteso territorio.

Appartengono alla terza classe quelli che, sebbene manchino dei precedenti requisiti, giovano al movimento commerciale di centri abitati considerevoli per industrie e prodotti agricoli.

Tutti gli altri sono di quarta classe.

Art. 2.

È data facoltà al Governo del Re, per un periodo di cinque anni dalla promulgazione della presente legge, di provvedere alla inscrizione nelle rispettive classi delle vie navigabili esistenti o da costruire. Scorsi i cinque anni nessuna nuova iscrizione negli elenchi e nessuna modificazione agli stessi potrà esser fatta se non per legge.

La inscrizione è fatta mediante decreto Reale su proposta del ministro dei lavori pubblici:

a) di concerto coi ministri della guerra e della marina per le vie navigabili da comprendere nella prima classe;

b) di concerto coi ministri della marina e di agricoltura, industria e commercio, per le vie navigabili da comprendere nella seconda classe, e col solo ministro di agricoltura, industria e commercio per quelle da comprendere nella terza, uditi i Consigli provinciali interessati.

I canali artificiali di qualunque natura, esistenti o da costruire, ed a qualsiasi ente o persona appartengano, possono essere classificati tra le vie navigabili agli effetti della presente legge, salvi ed impregiudicati i diritti di proprietà.

Per i canali patrimoniali dello Stato la classificazione ha luogo di concerto anche col ministro delle finanze.

Art. 3.

Le opere che hanno per unico oggetto la navigazione si distinguono in opere di ristabilimento e di manutenzione, ed in opere nuove.

Le opere di ristabilimento hanno per iscopo di ripristinare nelle vie navigabili, nei porti e scali, negli edifizi e meccanismi le primitive dimensioni, forme e condizioni, che abbiano perdute per qualsiasi causa od accidente.

Le opere di manutenzione consistono in tutti i lavori occorrenti:

a) per conservare nelle vie navigabili l'attitudine all'esercizio della navigazione, mantenendo le dimensioni e forme delle vie stesse, nonchè i porti e scali, gli edifizi, le conche, gli ascensori, i piani inclinati ed altri simili mezzi;

b) per rendere sicura la navigazione col segnalamento in conformità alle norme da stabilirsi col regolamento.

Sono opere nuove quelle che abbiano uno dei seguenti scopi:

a) migliorare, ampliare, variare vie navigabili esistenti od i rispettivi edifizi e meccanismi;

b) estendere la navigazione ad altri fiumi o tronchi di fiume, ad altri laghi, ad altri canali o tronchi di canale;

c) costruire nuovi canali di navigazione o nuovi porti e scali o meccanismi inservienti alla navigazione ed al carico e scarico delle merci.

CAPO II.
Spese per le opere di navigazione

Sezione I^a^.

Spese per le vie navigabili della prima classe.

Art. 4.

Tutte le opere di cui al precedente articolo stanno, per le vie navigabili della prima classe, ad esclusivo carico dello Stato.

Sezione 2^a^.

Spese per le vie navigabili della seconda classe.

Art. 5.

Nelle vie navigabili inscritte nella seconda classe le opere di ristabilimento e di manutenzione sono ad esclusivo carico dello Stato.

Le opere nuove si eseguiscono dallo Stato; ma le relative spese sono per tre quinti a carico dello Stato e per gli altri due quinti a carico delle Provincie e Comuni interessati, in proporzione del rispettivo interesse valutato secondo norme che verranno stabilite nel regolamento per l'esecuzione della presente legge.

Quando, anzichè con opere di ristabilimento convenga meglio provvedere con opere nuove, dalla spesa dell'opera nuova viene dedotta la somma che sarebbe occorsa per l'opera di ristabilimento e tale somma resta ad esclusivo carico dello Stato.

Art. 6.

Mediante decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro di agricoltura, industria e commercio, sentiti i Consigli provinciali e comunali, è approvato l'elenco delle Provincie e dei Comuni che ritraggono beneficio dall'opera nuova e fissata l'aliquota del rispettivo contributo.

Contro tale decreto è ammesso il ricorso alla V sezione del Consiglio di Stato.

Art. 7.

In conformità al decreto Reale di cui nel precedente articolo, il

contributo di ciascuna Provincia o di ciascun Comune è determinato provvisoriamente in base alla spesa prevista nei progetti esecutivi, ed è pagato in cinque annualità a cominciare dall'anno successivo a quello in cui si intraprende la esecuzione dei lavori.

Se però il progetto esecutivo assegna un periodo superiore ad anni cinque pel compimento dell'opera, è in corrispondenza aumentato il numero delle annualità in cui va ripartito il contributo predetto.

Compiuta l'opera, la ripartizione delle quote è definitivamente stabilita in proporzione della spesa effettiva. In caso di economia sulla spesa prevista sono rimborsate alle Provincie e Comuni le maggiori somme corrisposte; in caso di eccedenza, il maggior contributo da loro dovuto può essere ripartito in non meno di cinque annualità, mediante decreto del ministro dei lavori pubblici di concerto con quello del tesoro.

Sezione 3ª.

Spese per le vie navigabili della terza classe.

Art. 8.

Alle opere di ristabilimento, di manutenzione ed alle opere nuove nelle vie navigabili della terza classe si provvede dal Consorzio obbligatorio delle Provincie e Comuni interessati.

Lo Stato concorre nelle relative spese in misura di due quinti.

La vigilanza dei lavori è affidata al genio civile ed il concorso dello Stato può essere corrisposto anche a rate secondo l'avanzamento dei lavori, comprovato da certificati dell'ufficio competente del genio civile.

Art. 9.

Il ministro dei lavori pubblici ha facoltà di consentire che il Consorzio anticipi la quota dovuta dallo Stato per opere di ristabilimento o per opere nuove.

La restituzione è fatta in un numero di annualità non maggiore di cinquanta, comprensive della quota di ammortamento e degli interessi.

Col decreto Ministeriale che approva il progetto e la convenzione si impegnano le annualità pattuite sul fondo di cui all'art. 35.

Art. 10.

Mediante decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello di agricoltura, industria e commercio, sentiti i Consigli provinciali e comunali, si dichiara la costituzione del Consorzio, e si ripartiscono fra i consorziati, per aliquote fisse, gli oneri, in proporzione dell'interesse di ognuno, valutato secondo le norme del regolamento.

Contro il decreto Reale è ammesso il ricorso alla sezione V. del Consiglio di Stato.

Art. 11.

L'assemblea del Consorzio è costituita dai delegati delle Provincie e Comuni che lo compongono, in numero proporzionale all'aliquota degli oneri consorziali.

Essa può ammettere a far parte del Consorzio altri enti morali o persone giuridiche, Società civili, industriali e commerciali legalmente costituite, e particolari individui, che ne facciano domanda, determinando quale debba essere la quota di contribuenza e la corrispondente rappresentanza di ciascun ammesso.

Alle assemblee del Consorzio può sempre intervenire, senza voto deliberativo, un funzionario delegato dal Ministero dei lavori pubblici.

Le deliberazioni dell'assemblea e della deputazione consorziale sono regolate e rese esecutive nei modi e con le formalità prescritte per l'amministrazione delle Provincie.

Esercitano rispettivamente le loro attribuzioni sui consorzi e sugli assuntori privati il prefetto e la Giunta provinciale amministrativa della Provincia nella quale il Consorzio o l'ente o privato assuntore ha la sua sede.

Art. 12.

Quando l'assemblea dei delegati non adempia alle proprie incombenze, o comunque comprometta l'economia, l'ordinamento ed il fine del Consorzio, può, su proposta del ministro dei lavori pubblici, essere sciolta mediante decreto Reale, previo parere del Consiglio di Stato.

Alla ricostituzione di essa deve procedersi entro tre mesi, durante il quale termine l'amministrazione del Consorzio è affidata ad una Commissione straordinaria, composta di tre membri che verranno nominati collo stesso decreto Reale.

Sezione 4ª.

Spese per le vie navigabili della quarta classe.

Art. 13.

Alle opere di ristabilimento e di manutenzione ed alle opere nuove nelle vie navigabili della quarta classe si provvede dal Consorzio volontario tra Provincie, Comuni ed altri enti, Società commerciali industriali ed agricole, e particolari individui, od anche solamente da enti o particolari individui.

Lo Stato può concorrere nelle spese per opere di ristabilimento e per opere nuove in misura non minore di un quinto nè maggiore di due quinti.

Nel regolamento per la esecuzione della presente legge sono stabilite le norme per la formazione, l'ordinamento e l'Amministrazione dei consorzi e per il riparto delle spese.

Art. 14.

Il Consorzio può essere dichiarato obbligatorio, per le opere di ristabilimento e nuove, con decreto del ministro dei lavori pubblici, purchè ne sia stato espresso il voto dai rappresentanti di almeno un quinto degli interessi compresi nel Consorzio stesso.

In tal caso è obbligatorio anche il concorso dello Stato ed applicabile l'art. 9.

CAPO III.

Proventi e tasse di navigazione

Art. 15.

Entro sei mesi dalla data del decreto di approvazione del progetto esecutivo delle nuove opere si può procedere, coll'osservanza delle formalità di legge, alla espropriazione di quelle aree che si ravvisino necessarie od utili per sedi di scali in previsione di un maggior movimento commerciale, o di quelle che, trovandosi in vicinanza di scali, convenga riserbare per magazzini o futuri impianti commerciali o industriali.

L'indennità da corrispondersi all'espropriato consiste nel giusto prezzo dell'immobile secondo il valore ed il suo stato attuale, indipendentemente dal vantaggio speciale che ad esso derivi dalla nuova opera di navigazione.

Art. 16.

È pur data facoltà di imporre un contributo annuo a carico dei proprietari di fondi confinanti o contigui alla via navigabile e di commercianti o industriali in proporzione del beneficio diretto che ad essi derivi dalla nuova opera di navigazione.

Nel regolamento sono stabilite le norme per determinare la misura e la durata di tale contributo, che è riscosso nelle forme e coi privilegi stabiliti per le imposte dirette, e costituisce un onere reale sui fondi che ne sono gravati.

Contro l'atto col quale viene imposto il contributo di cui nel presente articolo è ammesso il ricorso alla V sezione del Consiglio di Stato.

Art. 17.

Per l'ancoraggio artificiale, per l'alaggio meccanico e per servizi di passaggio alle conche, di elevatori, di piani inclinati e di altri

simili meccanismi sono ammesse speciali tasse, secondo i criteri ed entro i limiti da determinarsi col regolamento.

Tali tasse sono stabilite e modificate con decreti Reali, su proposta del ministro dei lavori pubblici, d'accordo coi ministri delle finanze e di agricoltura, industria e commercio, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

Contro tali decreti è ammesso il ricorso alla V sezione del Consiglio di Stato.

Art. 18.

Con le norme da stabilirsi nel regolamento i contributi e le tasse, di cui agli articoli 16 e 17, ed i proventi che durante il periodo di cinquant'anni possono ritrarsi da nuove o maggiori portate di acqua utilizzabili per irrigazione, ovvero da nuove o maggiori energie idrauliche prodotte da un'opera nuova di navigazione, vengono impiegati ad ammortizzare il capitale d'impianto ed a rimborsare le spese di esercizio e quelle di manutenzione e miglioramento delle opere, con proporzionale diminuzione delle quote di spesa a carico dello Stato e degli altri enti a norma degli articoli 5, 8 e 13.

Quando però gli aumenti di portata o di energia si verificano in un canale patrimoniale, un decimo dei proventi stessi è attribuito all'ente cui appartiene il canale.

Ammortizzato il capitale d'impianto:

a) i contributi di cui all'art. 16 cessano, ma possono essere reimposti per l'esecuzione d'opere addizionali o di miglioramento;

b) le tasse di cui all'art. 17 vengono corrispondentemente diminuite, restando solo a corrispettivo del servizio ed a rimborso delle spese di manutenzione e miglioramento delle opere;

c) la parte dei proventi per aumento di portata o di energia idraulica, attribuita all'ammortamento del capitale d'impianto, è devoluta agli enti che concorsero nella spesa in ragione delle rispettive quote sino al termine dei 50 anni.

Trascorsi 50 anni, i proventi per aumento di portata o di energia nell'intero loro ammontare spettano in ogni caso allo Stato od all'ente cui appartiene il canale patrimoniale.

Art. 19.

Quando le Provincie ed i Comuni interessati nelle spese per opere nuove di navigazione si trovino nelle condizioni di cui all'art. 5, lettera *b*) della legge 12 luglio 1908, n. 444, è ammessa sulle vie navigabili di 2ª, 3ª e 4ª classe una tassa temporanea di pedaggio per tonnellata-chilometro di merce trasportata, secondo i criteri ed entro i limiti da determinarsi per regolamento.

Tale tassa da stabilirsi e modificarsi con le norme di cui all'articolo 17, secondo capoverso, cessa d'avere applicazione quando, tenuto conto dei proventi di cui all'art. 18, sieno rimborsate le quote di spesa per nuove opere poste a carico delle Provincie e dei Comuni dagli articoli 5, 8 e 13.

CAPO IV.

Anticipazioni di spese per opere di navigazione

Art. 20.

È autorizzata la costituzione di Società tra Provincie, Comuni ed altri enti, Società commerciali, industriali od agricole e particolari individui, ed anche solo fra enti privati o fra particolari individui allo scopo di anticipare somme occorrenti per opere nuove di navigazione.

L'atto costitutivo della Società e lo statuto da cui sarà retta, sono approvati mediante decreto Reale, su proposta del ministro d'agricoltura, industria e commercio, d'accordo con quelli dei lavori pubblici e del tesoro, previo parere del Consiglio di Stato.

Art. 21.

Il contratto di anticipazione ha luogo tra la Società e lo Stato per le linee navigabili della prima e della seconda classe, e tra la Società ed i rispettivi Consorzi per le linee della terza e della quarta classe.

Quando il contratto intercede tra la Società e lo Stato, la restituzione è fatta in un numero di annualità, comprensive della quota di ammortamento e degli interessi, non maggiore di cinquanta, salvo diversa convenzione della Società colle Provincie ed i Comuni contribuenti nei soli rapporti tra loro se l'anticipazione è fatta per vie navigabili della seconda classe. In tal caso l'obbligo dello Stato alla restituzione è limitato a tre quinti soltanto, rimanendo, per gli altri due quinti, coi relativi privilegi, ma senza garanzia ceduto il credito, che lo Stato ha in virtù dell'art. 5 della presente legge verso le Provincie ed i Comuni interessati alla via navigabile per la quale si contratta l'anticipazione.

Art. 22.

Quando il contratto intercede tra la Società ed il Consorzio, l'obbligo della restituzione incombe unicamente al Consorzio. Questo può cedere il credito dipendente dal concorso dello Stato, ma lo Stato non è tenuto a pagare che nella misura e nei modi e termini dipendenti dagli impegni già assunti nei rapporti del Consorzio.

Art. 23.

I contratti di anticipazione diventano perfetti ed esecutivi soltanto dopo che siano stati approvati dal Governo, in relazione alla disponibilità dei fondi stanziati.

L'approvazione è data mediante decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro, sentito il parere del Consiglio di Stato.

CAPO V.

Concessione di opere e mezzi di navigazione

Art. 24.

Possono formare oggetto di concessione il ristabilimento, la costruzione e manutenzione delle opere e l'impianto e l'esercizio dei mezzi occorrenti alla navigazione, col diritto esclusivo nel concessionario di percepire i proventi e le tasse di cui al capo III della presente legge, meno le tasse di pedaggio, di cui all'art. 19.

Ove occorra un supplemento di corrispettivo può essere accordata al concessionario una sovvenzione annua da dividersi fra lo Stato e gli altri enti in proporzione degli oneri rispettivamente imposti dalla presente legge, restando ciascuno obbligato soltanto per la propria quota. In tale caso per la parte a carico degli enti interessati sono applicabili le disposizioni dell'art. 19.

Art. 25.

La concessione ha una durata non minore di cinquanta anni nè maggiore di settanta.

Trascorsi trenta anni dal giorno in cui è cominciata la riscossione anche parziale di proventi e tasse, o trascorso il minor termine stabilito nell'atto di concessione, è in facoltà dello Stato di farne in qualsiasi epoca il riscatto alle condizioni dell'art. 284 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, avendosi riguardo ai prodotti ottenuti dalle opere e mezzi concessi, e colle norme stabilite negli articoli 8 e 9 della legge 12 luglio 1908 sia per quanto concerne la diffida, l'efficacia sua e la determinazione arbitrale della indennità.

Art. 26.

Il concessionario ha diritto di prelazione per nuove opere e nuovi impianti nell'istessa via di navigazione, nel caso in cui, udito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con decreto Ministeriale siasi dichiarata l'opportunità della nuova opera o del nuovo impianto.

Contro tale decreto il concessionario può ricorrere alla sezione V del Consiglio di Stato.

Egli è però tenuto, sotto pena di decadenza, ad eseguire nelle opere e negli impianti concessi le variazioni dipendenti da sviluppo del traffico, da mutamenti avvenuti nel corso d'acqua ed in genere da qualunque causa anche fortuita o di forza maggiore.

Art. 27.

La domanda di concessione deve essere accompagnata:

a) dal progetto esecutivo delle opere di ristabilimento e delle opere nuove, con l'indicazione dei termini entro i quali debbono essere incominciate e compiute;

b) da una relazione che indichi la natura delle opere di manutenzione e l'annua spesa media presuntiva;

c) da un piano finanziario da cui risultino in linea presuntiva il costo delle opere di ristabilimento e nuove e la spesa annua media della manutenzione, come pure l'ammontare approssimativo dei proventi e delle tasse di esercizio.

Il richiedente deve inoltre dimostrare la disponibilità dei mezzi finanziari occorrenti per l'intrapresa e dare cauzione.

Art. 28.

La concessione è fatta mediante decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, d'accordo con quelli di agricoltura, industria e commercio e del tesoro, su conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Per le opere e per gl'impianti in canali navigabili patrimoniali, il decreto Reale di concessione è fatto d'accordo anche col ministro delle finanze.

Per le concessioni relative alle linee navigabili della terza e della quarta classe occorre inoltre il consenso della rappresentanza del Consorzio. Tale consenso non sarà necessario per le linee navigabili della terza classe quando abbia avuto applicazione la disposizione di cui al primo comma dell'art. 12.

Art. 29.

La determinazione dell'annualità o della sovvenzione annua di cui agli articoli 9, 21 e 24, è fatta a norma del comma 3° dell'articolo 5 della legge 12 luglio 1908, n. 444.

Le disposizioni dell'art. 7, ultimo comma, della legge 12 luglio 1908, n. 444, sono applicabili alle obbligazioni emesse dalle Società per azioni, concessionarie di opere e mezzi di navigazione.

CAPO VI.

Disposizioni generali e transitorie

Sezione 1ª.

Disposizioni generali.

Art. 30.

Ove lo permettano la sicurezza e regolarità dell'esercizio, sono obbligatorî i raccordi e gli allacciamenti dei porti e scali lacuali e fluviali a prossime linee ferroviarie o tramviarie:

a) quando dagli esercenti delle linee ferroviarie o tramviarie o di navigazione sia fatta richiesta d'eseguirle a proprie spese;

b) o quando dal Ministero dei lavori pubblici ne sia dichiarata l'opportunità.

In tale caso i raccordi e gli allacciamenti sono compresi fra le opere nuove di cui all'art. 3 e gli esercenti delle linee ferroviarie o tramviarie allacciate o raccordate o delle linee di navigazione o degli stabilimenti che si giovano dei raccordi ed allacciamenti sono tenuti a contribuire, in proporzione del rispettivo vantaggio, nella misura e nei modi da stabilirsi col regolamento.

Art. 31.

L'approvazione, da parte della competente autorità, dei progetti di opere aventi per unico oggetto la navigazione, ha, per tutti gli effetti di legge, valore ed efficacia di dichiarazione di pubblica utilità.

I progetti esecutivi delle opere di cui agli articoli 8 e 13 compilati dai Consorzi, sono approvati dal Ministero dei lavori pubblici, secondo le norme vigenti per le opere che si eseguiscono dal Ministero stesso.

Art. 32.

Le quote dovute da Provincie e Comuni, in forza della presente legge, sono versate nei modi e termini stabiliti per l'imposta fondiaria.

I contributi a carico di altri enti, di Società e particolari individui si riscuotono nelle forme e coi privilegi delle pubbliche imposte.

Art. 33.

Nulla è innovato nelle attribuzioni date al Ministero dei lavori pubblici dalle leggi vigenti in ordine alla polizia della navigazione sui laghi, fiumi e canali e della fluitazione.

Alla navigazione sui fiumi e canali sono estese le norme vigenti per la navigazione sui laghi.

Art. 34.

Chiunque nei fiumi, laghi e canali eseguisca opere od impianti inservienti alla navigazione senza averne ottenuta la concessione o senza esservi stato autorizzato dal Governo, incorre in una multa da lire cento a lire tremila e nella perdita delle opere e degli impianti, quando dall'autorità competente non sia ordinata la riduzione in pristino.

Il contravventore è inoltre tenuto al risarcimento dei danni verso chi ha in legittimo esercizio le opere e gli impianti esistenti nell'istessa via navigabile.

Art. 35.

Con leggi speciali saranno autorizzate le somme necessarie per la esecuzione di opere nuove nelle vie navigabili di prima e seconda classe, da inscriversi nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Alle opere di manutenzione si provvederà coi fondi all'uopo stanziati annualmente nella parte ordinaria del bilancio stesso.

Per le opere di ristabilimento nei fiumi, laghi e canali navigabili compresi negli elenchi delle opere idrauliche di prima e seconda categoria è autorizzata la spesa di L. 10,000,000 da inscriversi per 3,000,000 in ciascuno degli esercizi 1910-911 e 1911-912 e per 4,000,000 nell'esercizio 1912-913, nella parte straordinaria del bilancio stesso. I suddetti stanziamenti saranno costituiti per un milione in ogni esercizio da prelevamenti sull'assegnazione di cui all'art. 1° della legge 21 giugno 1906, n. 238 e per 2 milioni in ciascuno degli esercizi 1910-911 e 1911-912, e per 3 milioni nell'esercizio 1912-913 da assegnazioni in eccedenza al limite stabilito dall'art. 1° sopra citato.

Il Governo è autorizzato ad accordare sovvenzioni e concorsi per opere nelle vie navigabili, a norma della presente legge, nel limite di un milione per l'esercizio 1910-911 e nel limite che sarà d'anno in anno determinato con la legge di bilancio per gli esercizi successivi.

Nello stato di previsione dell'entrata saranno inscritti annualmente in distinti capitoli i concorsi degli enti interessati nelle opere per linee navigabili di prima e seconda classe e le quote sui contributi, tasse e proventi a norma della presente legge.

Art. 36.

Con decreto dei ministri delle finanze e dei lavori pubblici può essere autorizzata:

a) l'esenzione dal diritto proporzionale di registro e l'applicazione del solo diritto fisso di L. 1, stabilito dall'art. 5 della legge 29 giugno 1873, n. 1475, ai contratti di anticipazione, agli atti di concessione ed agli atti costitutivi della Società, di cui agli articoli 9, 20 e 21 della presente legge;

b) l'applicazione delle disposizioni dell'art. 292 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, agli atti d'acquisto ed alle espropriazioni dei terreni e stabili necessari per la costruzione ed ampliamento dell'opera di navigazione.

Sezione 2ª.

Disposizioni transitorie.

Art. 37.

Durante il periodo di cinque anni, a decorrere dalla pubblicazione della presente legge, lo Stato continuerà a provvedere ad esclusivo suo carico, od a norma dell'art. 5 del testo unico della legge 25 luglio 1904, n. 523, alle opere di manutenzione le quali abbiano per unico oggetto la conservazione dell'attitudine all'esercizio della navigazione o la sicurezza della navigazione stessa nei fiumi, laghi e canali compresi nella terza o nella quarta clase, ma attualmente inscritti fra le opere idrauliche di prima o di seconda categoria in virtù degli articoli 93, 94 lettera *c*) e 174 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*).

Art. 38.

Quando, anzichè con le opere di ristabilimento, di cui all'art. 35, convenga meglio provvedere con opere nuove, dalla spesa dell'opera nuova viene dedotta la somma che sarebbe occorsa per l'opera di ristabilimento e tale somma verrà dallo Stato pagata al Consorzio che eseguisce l'opera nuova.

Art. 39.

Per i porti e scali lacuali e fluviali compresi in linee di navigazione, i quali al momento della pubblicazione della presente legge si trovino già classificati e parificati ai marittimi restano ferme le disposizioni del testo unico della legge 2 aprile 1885, n. 3095, e della legge 25 luglio 1904, n. 523, fino a che rispetto a tali porti e scali non sia, durante il quinquennio dalla pubblicazione della legge, provveduto alle classificazioni di cui all'art. 2 e restano definitivamente attribuite a tali porti e scali le somme che siano state loro assegnate in base agli articoli 3 e 4 della legge 14 luglio 1907, n. 542.

Art. 40.

Nel testo unico di legge 25 luglio 1904, n. 523, sono portate le seguenti variazioni:

a) l'art. 4 è così modificato: « Sono a carico dello Stato le opere che hanno per unico oggetto la conservazione dell'alveo dei fiumi di confine.

« Lo Stato sostiene pure le spese necessarie per i canali artificiali navigabili patrimoniali, quando altrimenti non dispongano speciali convenzioni »;

b) le facoltà attribuite ai prefetti dagli articoli 95, 97 e 101 sono esercitate dal ministero dei lavori pubblici per i corsi d'acqua navigabili;

c) sono abrogati il capoverso *c*) dell'art. 5, gli articoli 13, 70 e 77 ed ogni altra disposizione contraria alla presente legge.

Art. 41.

Il Governo del Re è autorizzato:

a) a sopprimere, sostituire e modificare i regolamenti di cui agli articoli 78 e 92 del testo unico di legge 25 luglio 1904, n. 523;

b) a riunire in testo unico le disposizioni delle legge relative alla navigazione e fluitazione sui fiumi, laghi e canali in quanto non sieno contrarie alla presente legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 2 gennaio 1910.

VITTORIO EMANUELE.

RUBINI — SALANDRA — LUZZATTI — ARLOTTA — BETTÒLO.

Visto, *Il guardasigilli:* SCIALOJA.

MINISTERO DELL'INTERNO

Direzione generale della Sanità pubblica

Ordinanza di sanità marittima n. 3

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI DELL'INTERNO
PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Constatata la cessazione della peste bubbonica a Rio de Janeiro (Brasile) e del colera asiatico nei porti dell'isola di Giava;

Veduta la Convenzione sanitaria internazionale di Parigi del 3 dicembre 1903;

Veduto il testo unico delle leggi sanitarie approvato con R. decreto 1° agosto 1907, n. 636;

Decreta:

Le precedenti ordinanze di sanità marittima n. 2 del 24 gennaio 1903 riguardante le provenienze da Rio de Janeiro e n. 11 del 15 ottobre 1909 riguardante le provenienze dai porti dell'isola di Giava sono revocate.

I signori prefetti delle Provincie marittime sono incaricati della esecuzione.

Roma, 19 gennaio 1910.

Per il ministro
V. RICCIO.

Ordinanza di sanità marittima n. 4

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI DELL'INTERNO
PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Constatata la comparsa della peste bubbonica a Guayaquil (Equatore);

Veduta la convenzione sanitaria internazionale di Parigi del 3 dicembre 1903;

Veduto il testo unico delle leggi sanitarie approvato con R. decreto 1° agosto 1907, n. 636;

Decreta:

Le provenienze da Guayaquil (Equatore) sono sottoposte alle disposizioni contro la peste bubbonica contenute nell'ordinanza di sanità marittima n. 10 del 1° settembre 1907.

I signori prefetti delle Provincie marittime sono incaricati della esecuzione.

Roma, 19 gennaio 1910.

Per il ministro
V. RICCIO.

MINISTERO DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI

Disposizioni nel personale dipendente:

Personale di 2ª categoria.

Con R. decreto del 28 novembre 1909:

Marano cav. Vincenzo, ufficiale telegrafico a L. 2200, in aspettativa per motivi di malattia, richiamato in servizio, dal 16 novembre 1909.

Dulbecco Leonardo, ufficiale postale telegrafico a L. 1500, collocato in aspettativa d'autorità, per motivi di malattia, dal 16 novembre 1909.

Prigione Roberto, ufficiale postale telegrafico a L. 1200, collocato in aspettativa d'autorità, per motivi di famiglia, dal 1° dicembre 1909.

Sidotti Luigi, ufficiale postale telegrafico a L. 1200, collocato in aspettativa, per motivi di famiglia, dal 10 novembre 1909.
Brizio Natale, ufficiale postale telegrafico a L. 1200, collocato in aspettativa, per motivi di famiglia, dal 16 dicembre 1909.
Albanesi Tommaso, ufficiale postale telegrafico a L. 1200, collocato in aspettativa d'autorità, per motivi di malattia, dal 16 novembre 1909.
Viale Nicola, ufficiale postale telegrafico a L. 1200 (in aspettativa per servizio militare), richiamato in attività di servizio dal 16 novembre 1909.
Chierici Giuseppe, ufficiale postale telegrafico a L. 1200, collocato in aspettativa, per servizio militare, dal 20 novembre 1909.
Solaro Carlo, ufficiale postale telegrafico a L. 1200, collocato in aspettativa per motivi di famiglia dal 16 novembre 1909.
Marcone Italo, ufficiale postale telegrafico a L. 1200, collocato in aspettativa, per servizio militare, dal 1° dicembre 1909.
Robino Mario, ufficiale postale telegrafico, a L. 1200, in aspettativa per servizio militare, richiamato in attività di servizio dal 14 novembre 1909.
Magrini Matilde, ausiliaria a L. 1450, in aspettativa per motivi di malattia, richiamata in attività di servizio dal 1° dicembre 1909.
Schiavi Carolina nata Simoni, ausiliaria a L. 1200, in aspettativa per motivi di malattia, richiamata in attività di servizio dal 1° dicembre 1909.
Colombo Enrico, ufficiale d'ordine a L. 1850, collocato in aspettativa, in seguito a sua domanda, per motivi di malattia, dal 16 novembre 1909.
Marzialetti Marziale, ufficiale d'ordine a L. 1450, collocato in aspettativa d'autorità, per motivi di malattia, dal 16 novembre 1909.

Con R. decreto del 2 dicembre 1909:

Pincherli Adolfo, ufficiale postale telegrafico a L. 2700, in aspettativo per motivi di malattia, richiato in attività di servizio dal 1° dicembre 1909.
Traverso Luigi, ufficiale postale telegafico a L. 1800, in aspettativa per motivi di malattia, richiamato in attività di servizio dal 1° dicembre 1909.
Polacci Ferdinando, ufficiale postale telegrafico, a L. 1500, collocato in aspettativa d'autorità, per motivi di malattia, dal 16 novembre 1909.
Pirani Aroldo, ufficiale postale telegrafico, a L. 1200, collocato in aspettativa d'autorità, per motivi di malattia, dal 16 novembre 1909.

MINISTERO DEL TESORO

Direzione generale del Debito pubblico

1ª Pubblicazione.

Conformemente alle disposizioni degli articoli 31 della legge 10 luglio 1861, n. 94, e 136 del regolamento approvato con R. decreto 8 ottobre 1870, n. 5942:
Si notifica che ai termini dell'art. 135 del citato regolamento fu denunziata la perdita del certificato d'iscrizione della sotto designata rendita, e fatta domanda a quest'Amministrazione affinchè, previe le formalità prescritte dalla legge, ne venga rilasciato uno nuovo;
Si diffida pertanto chiunque possa avervi interesse, che sei mesi dopo la prima delle prescritte tre pubblicazioni del presente avviso, si rilascerà il nuovo certificato, qualora in questo termine non vi siano state opposizioni notificate a questa Direzione generale nei modi stabiliti dall'art. 139 del citato regolamento.

CATEGORIA del debito	NUMERO delle iscrizioni	INTESTAZIONE DELLE ISCRIZIONI	AMMONTARE della rendita annua di ciascuna iscrizione
Consolidato 3 75 %	342713	Basso Adelina di Alfonso, moglie di Ferrari Alfredo, domiciliata in Caserta - Vincolata . . . . *Lire*	600 —

Roma, 20 gennaio 1910.

Per il capo sezione FRANCINI. — *Per il direttore generale* GARBAZZI. — *Il direttore capo della 1ª divisione* PIETRACAPRINA.

Direzione generale del tesoro (*Divisione portafoglio*).

Il prezzo medio del cambio pei certificati di pagamento dei dazi doganali d'importazione è fissato per oggi, 27 gennaio, in L. 100.55.

MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO

Ispettorato generale dell'industria e del commercio

Media dei corsi dei consolidati negoziati a contanti nelle varie Borse del Regno, determinata d'accordo fra il Ministero d'agricoltura, industria e commercio e il Ministero del tesoro (*Divisione portafoglio*).

26 gennaio 1910.

CONSOLIDATI	Con godimento in corso	Senza cedola	Al netto degl' interessi maturati a tutt'oggi
3 ³/₄ % *netto*	104.12 71	102.25 71	103.85 85
3 ¹/₂ % *netto*	103.63 44	101.88 44	103.38 30
3 % *lordo*	71.87 50	70.67 50	71.10 37

PARTE NON UFFICIALE

DIARIO ESTERO

Ieri, in forma solenne, a Cristiania, venne aperto il Parlamento norvegese. Erano presenti il Re e la Regina, i ministri ed i membri del Corpo diplomatico.

Il Re lesse il discorso del Trono, nel quale constata le buone relazioni fra la Norvegia e le altre potenze; dice che lo Spitzberg è stato oggetto di discussione con le altre potenze interessate, ed annunzia vari progetti di legge riguardanti alcune questioni giuridiche, la tassa di fabbricazione sulla birra e l'istituzione di un tribunale d'arbitrato nelle vertenze fra i padroni e gli operai.

***

L'accoglienza che la Camera ungherese ha fatto al Ministero Khuen Hedervary è stata quale prevedevasi, cioè ostilissima. Meno alcuni pochi partigiani del Tizsa ed una dichiarazione del conte Andrassy che, pur negando fiducia al Ministero, accetta di votare l'esercizio provvisorio, tutti gli altri partiti, formanti la grande maggioranza della Camera, hanno apertamente dichiarato la loro sfiducia, rifiutando l'esercizio provvisorio per due mesi, chiesto dal Governo.

Le sedute della Camera sono state molto movimentate, per non dire, specialmente la prima, burrascose. La discussione sulle dichiarazioni del Governo continua, ma si crede che oggi, o al più domani, verrà chiusa e sarà votato un ordine del giorno proposto dal Kossuth, d'accordo con Justh, di completa sfiducia.

La stampa ungherese prevede che, dopo tale voto, il Khuen Hedervary leggerà un decreto reale che proroga il Parlamento e fra breve poi si avrà lo scioglimento della Camera.

***

La situazione nella Grecia, malgrado una apparente calma, prosegue ad essere piena di pericoli per l'avvenire. Sul proposito il corrispondente ateniese del *Piccolo* di Trieste, molto bene informato circa quanto accade in Atene, scrive:

Nel settembre il Governo, in conformità alla sua costituzione, sarà costretto a procedere alle elezioni parlamentari. Creta la quale, com'è noto, proclamò l'anno scorso la sua unione con la Grecia, è fermamente decisa - e si sa che i cretesi non mutano - a prendere parte alle prossime elezioni greche e a mandare deputati al Parlamento ellenico. Questo passo - è certo - sarà considerato dalla Turchia come un *casus belli*. Che cosa farà la Grecia? Accetterà i deputati cretesi, e, nello stesso tempo, la guerra? Non si sa. Ma, è la guerra, a giudizio di molti, che sarebbe infruttuosa alla Grecia, anche nel caso di vittoria, perchè le potenze hanno ripetutamente ed ufficialmente dichiarato che la questione cretese non riguarda che loro e che non può essere in nessun modo risolta da una guerra greco-turca. La Grecia terrà conto di questo punto di vista delle potenze? Non si sa.

Ma è chiaro che se la politica greca affidasse alle potenze lo scioglimento del problema cretese, le potenze non permetteranno in nessun modo alla Turchia di attaccare la Grecia. Ma la Turchia, volendo ad ogni patto colpire ed indebolire l'ellenismo, anche se la questione cretese fosse affidata interamente alle potenze, farà di tutto, come nell'estate passata, per offendere moralmente la Grecia e per trascinarla così ad una guerra; ad una guerra esclusivamente di amor proprio. La politica greca è decisa di accettare o di rifiutare una guerra cavalleresca? Chi può rispondere? La lega militare sente tutta la gravità della situazione, ma non osa decidere o non sa. Intanto, comunque sia, la Grecia si prepara febbrilmente ad affrontare gli eventi, e spende, per una guerra ipotetica, importi enormi.

Intanto la Turchia tende a precipitare gli avvenimenti.

Essa si arma febbrilmente, anche per fronteggiare i conflitti che minacciano di sorgere con la Bulgaria ed insiste presso le Potenze per una pronta soluzione della quistione cretese. In proposito un dispaccio da Costantinopoli, 26, dice:

La Porta trasmetterà entro la corrente settimana la risposta all'ultima Nota delle Potenze protettrici dell'isola di Creta.

In tale risposta la Porta dichiara che non può accettare il mantenimento dell'attuale *statu quo* nell'isola, perchè ciò equivarrebbe al mantenimento di uno stato ingiusto e chiede una prossima soluzione della questione di Creta sulla base di una larga autonomia, tutelando i diritti di sovranità dell'Impero ottomano.

***

La Russia e l'Inghilterra si sono accordate per dare aiuti militari e finanziari al Governo liberale costituitosi in Persia.

Una nota dell'*Agenzia Reuter*, pubblicata ieri dai giornali di Londra, comunica che l'Inghilterra e la Russia sono disposte ad anticipare ciascuna cinque milioni al Governo persiano che ne ha fatto domanda per il soldo delle truppe di polizia che mantengono l'ordine lungo le strade.

Un'altra Nota della stessa *Reuter* dice che l'Inghilterra sarebbe disposta a prendere le più rigorose misure per impedire l'introduzione in Asia di armi e munizioni dai porti del Golfo Persico.

Si telegrafa poi da Teheran allo *Standard* che il comandante delle truppe inglesi ha provveduto a mandare qualche distaccamento a Ahar, città principale del Karadagh, dove le truppe del Governo hanno sconfitto recentemente Rahim Khan.

Quest'ultimo cerca di venire a patti col Governo, il quale da parte sua tenta di persuadere la Russia e l'Inghilterra a non accordare la loro protezione a Rahim Khan.

***

La rivoluzione nel Nicaragua, che pareva terminata, è risorta con maggiore violenza contro il Governo del generale Madriz.

Su di essa si ha da New York, 26:

Mandano da Bluefield all'*Evening Sun* che fra la Libertad e Acoyata l'esercito del Governo e l'esercito degli insorti hanno avuto un combattimento durato un'ora. L'esercito del Governo si è ritirato.

Si crede ad una finta del generale Vasquez per ciconoscere le forze del generale Estrada.

Il generale Chamorro dichiara che gli insorti hanno perduto 400 uomini tra morti e feriti per il fuoco delle mitragliatrici. Si ritiene che le truppe del Governo abbiano avuto perdite superiori a quelle degli insorti.

Il generale Chamorro ha fatto prigionieri due inglesi che manovravano una mitragliatrice, la quale è stata catturata.

R. ACCADEMIA DELLE SCIENZE DI TORINO

CLASSE DI SCIENZE MORALI, STORICHE E FILOLOGICHE

Seduta del 23 gennaio 1910

Presieduta dal senatore prof. E. D'OVIDIO

Il socio Stampini presenta per gli *Atti* una sua nota intitolata: « Giuseppe Regaldi commemorato in Novara il dì 16 del gennaio 1910 », parte 1ª.

Il socio Sforza presenta per le *Memorie* una « Bibliografia storica della città di Luni e suoi dintorni », parte 1ª.

La classe, presane cognizione, ne delibera con voto unanime, a scrutinio segreto, la inserzione nelle *Memorie accademiche*.

NOTIZIE VARIE

ITALIA.

S. M. il Re, iermattina, si recò in automobile a Castelporziano. Alle 12.30 fece ritorno alla Reggia.

Nella diplomazia. — Ieri, a Copenaghen, S. M. il Re di Danimarca ha ricevuto in solenne udienza il nuovo ministro d'Italia, comm. Calvi, che gli presentò le sue credenziali.

Due carrozze di gala della Corte si erano recate alla Legazione italiana a prendere il ministro Calvi, che era accompagnato dal primo segretario Marchetti-Ferrante e dal ciambellano Bull.

All'arrivo al palazzo di Amalienborg la guardia rese gli onori militari.

Durante l'udienza il ministro consegnò al Principe ereditario il collare dell'Annunziata.

Iersera, alle ore 7, ebbe luogo al palazzo reale un pranzo di gala. Vi erano invitati i membri della Legazione italiana con le loro signore.

*** A Londra, ieri, il marchese di San Giuliano presentò a S. M. il Re Edoardo le sue lettere di richiamo. Il marchese di San Giuliano continuerà tuttavia a dirigere l'Ambasciata fino alla sua partenza da Londra per Parigi, che avrà luogo nel mese prossimo.

Cortesie internazionali. — Il ministro francese dei lavori pubblici, Millerand, ha ricevuto dal ministro dei lavori pubblici italiano un telegramma, nel quale S. E. Rubini, in seguito al disastro che colpisce la Francia, esprime la sua profonda simpatia e i suoi più ardenti auguri perchè cessi fra breve ogni causa di angoscia e di dolore.

Millerand ha risposto esprimendo la sua sincera gratitudine e i suoi vivi ringraziamenti.

*** Anche S. E. il ministro degli esteri italiano, Guicciardini, ha telegrafato al conte Gallina, rappresentante d'Italia a Parigi, incaricandolo di presentare al Governo della Repubblica francese condoglianze per le inondazioni che tanto danno stan facendo in Francia.

*** Un dispaccio da Parigi, reca:

« Oggi, 26, alla seduta del Consiglio municipale il presidente annunziò di aver ricevuto un dispaccio dal Municipio di Roma, che esprime la grande parte che esso prende alla disgrazia che ha colpito colle inondazioni la città di Parigi ».

In Campidoglio. — Il Consiglio comunale di Roma è convocato in seduta pubblica e segreta per domani, 28, alle ore 21.

Ospite illustre. — Trovasi a Roma, da qualche giorno, l'ex-presidente del Consiglio dei ministri di Francia, Léon Bourgeois.

Egli ha conferito con parecchi uomini politici nostri e iersera ha offerto un pranzo all'Hôtel del Quirinale al quale hanno partecipato le LL. EE. i ministri Guicciardini e Luzzatti

Per il 1911 a Roma. — Il Comitato regionale di Sicilia, nell'intento unanime di partecipare degnamente alla grandiosa Esposizione di tutte le regioni d'Italia, ha deliberato di costruire nei locali della Mostra un grande padiglione regionale.

Il padiglione interessantissimo - opera del chiarissimo architetto siciliano prof. Ernesto Basile - è di stile arabo-siculo e riproduce, mirabilmente, un motivo del magnifico castello della Zisa a Palermo.

Il progetto è già stato trasmesso dal sindaco di Palermo, conte Trigona, presidente del Comitato regionale siciliano, al Comitato di Roma e la costruzione ne sarà iniziata al più presto.

*** Tutti coloro che intendono concorrere alla concessione per esercizio di bars e di restaurants nei recinti delle Esposizioni di Roma del 1911, sono invitati a far pervenire, non oltre il 31 marzo 1910, le loro proposte al Comitato esecutivo per le feste commemorative del 1911 nella sua sede a piazza Venezia n. 11.

Camera di commercio. — Invitati dal presidente, comm. Tittoni, ieri, si sono riuniti, oltre i consiglieri della Camera di commercio di Roma, i principali rappresentanti dell'industria e del commercio della città e del distretto, per costituire la Commissione romana di patronato per la imminente Esposizione di Bruxelles.

Furono eletti: presidente, comm. Romolo Tittoni.

Vice presidenti, principe don Augusto Torlonia, presidente dell'Associazione commerciale industriale agricola romana — cav. Augusto Casciani, presidente della Società generale negozianti e industriali.

Segretario generale, avv. Evandro Setacci, segretario della Camera di commercio.

Segretario aggiunto: cav. uff. Alfredo Feliciangeli.

Conferenza. — Domani, 28, alle ore 21.30, nella grande sala dell'Associazione della stampa, Adone Nosari terrà una conferenza su « La paura ».

La conferenza sarà illustrata da proiezioni.

Concorso al Municipio di Roma. — Gli esami scritti pel concorso ai 30 posti d'alunno d'ordine nel Municipio di Roma avranno luogo nei giorni 27, 28 e 29 corrente, nei locali della palestra ginnastica all'Orto botanico.

Saranno ammessi solo coloro che avranno regolarizzato in tempo i loro documenti e subita con esito favorevole la visita sanitaria.

Nelle gallerie di Firenze. — Il Ministero della pubblica istruzione comunica:

« Accettate le dimissioni del cav. P. N. Ferri da reggente la direzione delle gallerie di Firenze, questa era stata temporaneamente affidata al dott. Giovanni Poggi, direttore effettivo del Museo nazionale.

In seguito a sua domanda d'esserne dispensato in vista dei prossimi lavori della Commissione d'inchiesta destinata a riferire sui recenti restauri tanto discussi, il Ministero ha comandato a reggere quella direzione l'ispettore centrale, comm. Alfonso Sparagna, il quale vi resterà fino a che siano noti il risultato di tale inchiesta e quello del concorso ora riaperto per la direzione delle gallerie stesse.

La predetta Commissione, formata dai tre membri del Consiglio superiore, Luigi Cavenaghi, Ludovico Pogliaghi e Giulio Aristide Sartorio, comincierà i suoi lavori lunedì prossimo 31 corr. ».

Necrologio. — A Massa è morto ieri l'avv. on. Carlo Ferrari, ex prefetto, senatore del Regno. Nato a Genova, il Ferrari si laureò giovanissimo in legge ed entrò nella carriera amministrativa dello Stato. Eletto deputato di Capriata d'Orba nel 1875 (legislatura XII) venne successivamente rieletto fino a tutta la XV legislatura.

Il Ferrari, esperto in materia di diritto amministrativo, mite, buono, fu amato in tutte le Provincie dove stette rappresentante l'autorità governativa.

Nel giugno 1908 venne nominato senatore del Regno.

Servizio postale. — Il Ministero delle poste e telegrafi comunica:

« Giungono al Ministero delle poste e telegrafi e sono pubblicati dai giornali reclami generici, che denunciano disservizi, dei quali però non si precisa, il più delle volte, alcun dettaglio.

Il Ministero, per quanto premuroso di eliminare le cause di malcontento nel pubblico, non può, sempre, spiegare un'azione proficua sulla base di dati imprecisati.

Perciò il Ministero stesso, mentre continuerà a porre ogni cura per assicurare il buon andamento dei vari servizi, prega il pubblico e la stampa di volere in ogni eventuale reclamo fornire tutte quelle indicazioni di dettaglio necessarie per mettere in grado l'Amministrazione di provvedere sollecitamente ».

Per la salma di Benzoni. — La R. agenzia consolare a Mosca ha telegrafato al Ministero degli esteri che il console Sola, accompagnato dal tenente medico Bini e da tre marinai della Regia nave *Aretusa*, è felicemente arrivato a Ibb e che probabilmente domani sarà a Uden.

Smentita. — Tutte le voci di un maremoto a Venezia od altrove sulla costa sono assolutamente false.

Il maltempo. — A Pontedera l'altra notte si è scatenato un violentissimo temporale con una fitta grandinata. Il fiume Arno corre impetuoso. I monti e le colline pisane sono ricoperti di neve.

⁂ A Sant'Angelo dei Lombardi, in seguito ad impetuoso uragano scatenatosi sulla città, è caduta un'impalcatura eretta alla sommità del campanile della cattedrale per collocarvi il pubblico orologio.

I travi e le assi sono state portate dal vento sulle case.

Anche alcune lamiere di zinco sono state asportate dal tetto della cattedrale.

Movimento commerciale. — Il 25 corrente, a Genova, furono caricati 1156 carri, di cui 430 di carbone pel commercio e 68 per l'Amministrazione ferroviaria; a Venezia ne furono caricati 153, di cui 20 di carbone per l'Amministrazione ferroviaria; a Savona 371, di cui 246 di carbone pel commercio e 50 per l'Amministrazione ferroviaria; a Livorno 214, di cui 27 di carbone pel commercio e 91 per l'Amministrazione ferroviaria; e a Spezia 25, di cui 9 di carbone pel commercio e 7 per l'Amministrazione ferroviaria.

Marina mercantile. — Il *Toscana*, della Società Italia ha proseguito da Santos per Genova.

ESTERO.

La trazione elettrica nel Giappone. — Il movimento delle imprese elettriche, principalmente di trazione, prende nel Giappone una importante estensione. La questione delle tramvie elettriche è all'ordine del giorno e sembra che le imprese di questo genere si moltiplicherebbero rapidamente se i capitalisti fossero meglio disposti verso il Giappone.

Il compartimento riservato alla trazione elettrica alla grande Esposizione di Tokio nel 1912 sarà oggetto di una organizzazione molto studiata.

I " tunnels „ di Stoccolma. — Le condizioni naturali mentre fanno della capitale svedese una delle più pittoresche di Europa sono di grandissimo ostacolo allo sviluppo del traffico. È in progetto la costruzione di una serie di tunnels scavati sotto le numerose insenature che trovansi nella regione ove sorge la capitale: notevole è quello che dovrebbe congiungere la città coll'isola vicina di Lidingo mediante una ferrovia elettrica sotterranea e sottomarina. La ferrovia comincerebbe nei pressi del teatro Drammatico di Stoccolma e terminerebbe nel porto di Kappala nell'isola di Lidingo. Il tunnel sarebbe diviso in quattro sezioni di cui una attraverserebbe un rilevato nei pressi di Stoccolma, due una collina ed uno il braccio di mare che separa Lidingo dal continente. La lunghezza del tunnel sarebbe di 9300 metri.

TELEGRAMMI

(Agenzia Stefani)

VIENNA, 26. — Nei circoli militari competenti si smentiscono categoricamente le notizie di giornali esteri e viennesi che esista qui un'agenzia militare che esercita il contro-spionaggio.

Ugualmente inesatte sono le notizie dei giornali che un *attaché* militare russo sia stato sorpreso in flagrante in occasione dell'arresto di un impiegato militare a causa di spionaggio.

PARIGI, 26. — Le comunicazioni telegrafiche interne ed internazionali continuano ad essere assicurate in buone condizioni, eccetto quelle dei dintorni che sono in gran parte interrotte.

PARIGI, 26. — La neve continua a cadere a Parigi. Dalle sei di stamane l'inondazione aumenta. Si crede che la Senna raggiungerà giovedì metri 8.60 al Ponte Reale, superando di 36 centimetri la piena del 1802.

Le parti più danneggiate sono piazza Maubert, i quartieri di Passy, d'Orsay e di Bercy.

Nelle località vicine alla Senna specialmente al Quai del Grand Augustin, che domina alla sua volta la ferrovia d'Orléans, è vietato il passaggio ai pedoni. L'acqua penetra nella ferrovia metropolitana, in piazza della Concordia e passa sopra il parapetto del Quai de Passy.

Parecchi edifici in pendio sull'Avenue de Versailles sono inondati.

Le fogne rigurgitano nel quarto circondario. Le stazioni di Ivry e degli Invalidi sono inondate.

Una parte del Ministero degli esteri è stata sgombrata.

Il quartiere di Javelles è particolarmente danneggiato.

Il ministro della guerra ha diviso Parigi in cinque settori comandato ciascuno da un comandante territoriale incaricato di assicurare i soccorsi. Sono arrivati 124 marinai e 74 canotti e sono stati diretti ad Alfortville ove da ieri ogni pericolo per le persone è scomparso.

Inondazioni sono pure segnalate nel Belgio in seguito alla piena della Mosa e dei suoi affluenti.

Malgrado l'inondazione la Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée ha potuto mantenere attive tre linee tra Parigi e Villenueve-Saint-Georges ciò che le permette di nulla cambiare nel movimento dei suoi grandi treni. Anche il servizio dei dintorni tende a ridiventare regolare. Un treno con trasbordo fa servizio tutti i giorni. La circolazione è normale in complesso sulla linea Paris-Lyon-Méditerranée.

BELGRADO, 26. — Alcuni giornali esteri pubblicano informazioni telegrafiche da Belgrado secondo le quali il principe Giorgio si sarebbe rivolto al Re affinchè ritirasse l'ordinanza riguardante la sua nomina a comandante di una compagnia del 2° battaglione del decimo reggimento di fanteria.

Da fonte ufficiosa si dichiara che questa notizia è completamente infondata.

Il principe Giorgio non pensò neppure ad opporsi all'ordine del capo supremo dell'esercito.

Ugualmente infondata è la notizia di un sollevamento di giovani ufficiali a favore del principe sull'esempio degli ufficiali greci. Invece tutti gli ufficiali salutarono con simpatia la sua risoluzione volontaria d'obbedire all'ordine del capo dell'esercito.

SAVIGNY-SUR-ORGE, 26. — La pioggia, la grandine e la neve si alternano. L'inondazione continua sempre e si estende prendendo le proporzioni più inquietanti. Il servizio telegrafico e telefonico è interrotto.

Le vittime sono soccorse dai pompieri aiutati dai militari del genio e dell'artiglieria. La perturbazione è generale. La vita è sospesa. I gazometri non funzionano più. Si ricorre all' illuminazione a petrolio.

VERDUN-SUR-DOUBS, 26. — Ad Écuelle sono crollate cinque case, ma fortunatamente non vi sono disgrazie di persone.

Anche a Charnay sono crollate sei case.

BORDEAUX, 26. — Si segnala la piena della Dors, della Charente, dell'Adour e della Dordogna. L'Adour ha raggiunto metri 3.20 a Dax. La Dordogna ha straripato nei terreni adiacenti alla ferrovia Parigi-Bordeaux.

Anche nei porti dell'Oceano la tempesta ha prodotto danni.

LONDRA, 26. — Il primo ministro, H. H. Asquith, è stato rieletto a Fifeshire con 5242 voti, contro l'unionista Sprot, che ebbe 3183 voti.

Il ministro della guerra, Haldane, è stato rieletto ad Haddingshire con voti 3771, contro l'unionista Blyth che ne ebbe 3026.

BUDAPEST, 26. – *Camera dei deputati.* — Continua la discussione del rescritto reale che riguarda la nomina del Gabinetto Khuen Hedervary.

Polonyi attacca Khuen, dicendo che vuole sopprimere la volontà della nazione. Egli fa appello alle diverse frazioni del partito dell'indipendenza perchè si riuniscano.

Kossuth presenta una mozione che esprime la volontà della Camera di insistere assolutamente nella creazione della Banca indipendente.

La seduta è rinviata a domani.

LONDRA, 26. — Il Solicitor gen ral, sir Samuel Evans, è stato rieletto a Glamorgan, con una maggioranza di 9793 voti.

Alle ore 3 pomeridiane risultavano eletti 255 unionisti, 230 liberali, 38 del partito del lavoro e 72 nazionalisti.

Gli unionisti guadagnano 117 seggi, i liberali 17 ed il partito del lavoro 1.

PARIGI, 26. — Le adiacenze del Palazzo di giustizia ed il boulevard de la Conciergerie sono invasi dalle acque.

Si sono dovuti allontanare i detenuti rinchiusi nelle carceri della Santé, e lo stesso si è dovuto fare per quelli che si trovavano al Deposito, dove la porta non è più accessibile. I detenuti sono stati trasportati sia alle prigioni di Saint Lazare, sia ad altre prigioni.

Essendo pure inondate le case sul Quai, si è dovuto istallare altrove il gabinetto del giudice istruttore, perchè potesse procedere agli interrogatori che a termini della legge devono aver luogo entro le 24 ore.

La sala del tribunale correzionale, al palazzo di giustizia, è pure inondata. Il cortile dirimpetto alla cappella è stato invaso dalle acque.

Un avvallamento si è prodotto in via Leblanc. A Javel sono state sgombrate alcune case. Una delle case sgombrate è crollata. Sul Quai de la Gare il suolo presso il ponte di Bercy comincia a sprofondare. Un altro avvallamento si è prodotto di fronte al Museo del Louvre.

La circolazione è proibita sul Quai del Ponte delle Arti alla piazza del Carrosello. La rue Royale è chiusa alle vetture fino all'altezza della chiesa della Maddalena, in seguito ad un avvallamento del suolo. Avvallamenti sono pure avvenuti nella rue de Lyon e nell'Avenue Ledru-Rollin. L'acqua ha invaso il Quay de Passy, dove il muro di cinta è crollato.

La circolazione è interrotta sul ponte delle Arti e sul ponte dei Santi Padri.

A Levallois-Perret la parte bassa della città è completamente sommersa. Gli abitanti dell'isola della Jatte hanno dovuto sgombrare le loro case.

La situazione si aggrava ad Alfortville. La strada di Melun, che separa Alfortville da Maison-Alfort, è invasa dalle acque della Senna dalla parte di Alfortville e dalle acque della Marna dalla parte di Maison-Alfort. Gli abitanti della strada di Melun sono costretti a sloggiare. Sono giunti soccorsi. Nel pomeriggio doveva aver luogo ad Alfortville un funerale: la bara è stata trasportata su di un canotto, ed i parenti seguivano in barca.

Il Consiglio municipale di Parigi si è riunito in seduta straordinaria ed ha votato 15,000 franchi a favore dei danneggiati.

PARIGI, 26. — La grande linea da Parigi a Orléans è stata interrotta stamane a Choisy-le-Roi ed a Vitry. Per il percorso da Parigi a Juvisy i viaggiatori prendono la linea di Lione. Sono state prese misure per il trasporto delle merci.

PARIGI, 26. — Si lavora a liberare il ponte di Arcola ostruito dal legname accumulato dall'acqua.

I membri della Camera dei deputati hanno sottoscritto una somma di 30,000 franchi a favore dei danneggiati dall'inondazione. L'emozione causata dai disastri dovuti all'inondazione, aumenta nei corridoi della Camera.

PARIGI, 26. — A Nouilly-Plaisance, in previsione che metà della città venga inondata, gli abitanti lasciano le abitazioni.

A Maisons Alfort l'acqua ha raggiunto i piani terreni delle case.

Si ha da Rouen che tutte le pianure dei dintorni sono allagate. Parecchie barche cariche di carbon fossile sono affondate.

Da Auch si ha che la Gers cresce in proporzioni inquietanti.

Negli Alti Pirenei le pianure sono inondate.

Dispacci da Chambery recano che tutti i torrenti ed il lago Bourget decrescono, ma la neve considerevole in montagna fa temere una recrudescenza dell'inondazione.

Da Bourges si telegrafa che alcune linee ferroviarie sono interrotte.

Un ciclone imperversa nella regione di Tours.

PARIGI, 27. — L'inondazione continua ad estendersi, interrompendo la linea metropolitana numero tre e minacciando di passare al disopra dei parapetti dei Quais.

Il presidente del Consiglio Briand mette a disposizione dei danneggiati tutti gli immobili di Parigi già appartenenti alle congregazioni religiose. Se gli avvenimenti lo esigessero il Governo metterebbe a disposizione dei danneggiati anche le caserme e le scuole.

Briand ha dichiarato ai deputati della Senna che la situazione continua ad essere gravissima. Si annuncia infatti un nuovo aumento di sessanta centimetri nell'Alta Senna.

Sono giunti altri 74 canotti di salvataggio, provenienti da diversi porti. Essi saranno ripartiti nei punti più minacciati.

Le infiltrazioni avvenute nella Rue de la Seine hanno invaso il *tunnel* sottostante per un centinaio di metri.

Si sono verificati avvallamenti in vari punti della Place Saint Michel, del Boulevard du Palais, della Rue Saint Honoré e della Rue de Grenelle.

Gli abitanti dei luoghi inondati si salvano mediante barche.

L'acqua è penetrata nella stamperia comunale dell'Hôtel de Ville. Si teme l'invasione del sottosuolo, ciò che arresterebbe l'illuminazione e il riscaldamento del palazzo.

Il ricovero di San Filippo ha offerto di ospitare cento madri di famiglia con bambini lattanti.

Parecchie scuole sono state sgombrate.

PARIGI, 27. — Il presidente del Consiglio, Briand, ha conferito col direttore generale del servizio di igiene.

Sono state inviate istruzioni a tutti i comandanti del corpo d'armata delle regioni non colpite dalle inondazioni di inviare distaccamenti di truppe nelle località danneggiate.

PARIGI, 27. — L'*Echo de Paris* dice che a mezzanotte e un quarto i muri della stazione di Orsay che facevano da riparo ad una corrente d'acqua superiore a quella delle vie circostanti sono crollati.

Un flutto impetuoso ha inondato tutto un quartiere cagionando un vero panico.

Gli operai che lavoravano a fabbricare sbarramenti ebbero appena il tempo di fuggire.

Il marciapiede della via di Lilla ha ceduto e l'acqua uscendo a flotti ha coperto il marciapiede stesso.

Gli agenti si precipitarono nelle vie minacciate e suonarono ad ogni casa per avvertire i pontieri. L'acqua saliva così rapidamente che fu presto impossibile di camminare in mezzo alla corrente.

Gli inquilini delle case appena vestiti si sporgevano alle finestre chiamando soccorso.

Gli sbarramenti stabiliti in via Solferino sono stati travolti.

Alle ore due del mattino l'acqua guadagna terreno con una rapidità spaventosa avanzandosi di dieci centimetri al minuto. Ora essa cade in cascata nelle vie scendendo verso il Boulevard Saint-Germain, che sarà inondato. Uno sbarramento fatto all'incrocio della Rue de Lille sta per cedere da un momento all'altro. L'acqua con tutta la sua forza batte contro questa diga: la Rue de Bac dovrà essere inondata.

PARIGI, 27. — Sul Quai du Louvre l'acqua è giunta a 40 centimetri al disotto del livello del parapetto.

Gli operai sono occupati a rialzare il parapetto stesso perchè l'acqua non danneggi il museo.

ATENE, 27. — Dopo una lunga discussione, il Gabinetto ha deciso in seguito alle difficoltà della situazione politica, di presentare oggi le sue dimissioni al Re.

MACON, 27. — La Saone è ingrossata ancora ed ha straripato inondando numerosi piani terreni. La diga di protezione presso Macon è sommersa dalle acque.

TROYES, 27. — La situazione è migliorata. Le acque decrescono sensibilmente.

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE
del R. Osservatorio del Collegio romano

26 gennaio 1910.

Il barometro è ridotto allo zero	0° a mare.
L'altezza della stazione è di metri	50.60.
Barometro a mezzodì.	742.40.
Umidità relativa a mezzodì.	46.
Vento a mezzodì.	NE.
Stato del cielo a mezzodì.	3/4 nuvoloso.
Termometro centigrado	massimo 10.1. minimo 4.4.
Pioggia	mm. 1.4.

26 gennaio 1910.

In Europa: pressione massima di 760 sulla Russia centrale, minima di 735 sul Baltico meridionale.

In Italia nelle 24 ore: barometro ancora disceso al sud e Sicilia, risalito altrove, fino a quasi 6 mm. sulle Marche; temperatura generalmente diminuita; venti forti del 3° quadrante al centro, sud e Sicilia; piogge sulla parte peninsulare ed isole; neve sul Veneto, Emilia ed Appennino centrale; temporali sulla Campania e Basilicata.

Barometro: 752 sulla Sicilia; 742 sul Veneto.

Probabilità: venti meridionali moderati o forti; cielo nuvoloso al nord con precipitazioni, vario altrove; mare mosso od agitato.

N. B. — È stato telegrafato a tutti i semafori di mantenere il segnale.

BOLLETTINO METEORICO
dell'Ufficio centrale di meteorologia e di geodinamica

Roma, 26 gennaio 1910.

STAZIONI	STATO del cielo ore 8	STATO del mare ore 8	TEMPERATURA precedente Massima nelle 24 ore	TEMPERATURA precedente Minima nelle 24 ore
Porto Maurizio	1/4 coperto	agitato	9 2	3 2
Genova	3/4 coperto	legg. mosso	8 6	— 1 4
Spezia	sereno	calmo	8 8	0 8
Cuneo	1/4 coperto	—	3 8	— 3 7
Torino	1/4 coperto	—	3 6	— 2 0
Alessandria	1/4 coperto	—	4 8	— 3 8
Novara	sereno	—	5 0	— 4 8
Domodossola	sereno	—	5 6	— 2 9
Pavia	1/2 coperto	—	3 1	— 4 0
Milano	1/2 coperto	—	3 6	— 2 2
Como	1/4 coperto	—	4 4	— 1 4
Sondrio	sereno	—	2 7	— 5 3
Bergamo	1/4 coperto	—	2 8	— 3 6
Brescia	1/2 coperto	—	3 3	— 3 5
Cremona	1/2 coperto	—	0 9	— 4 5
Mantova	1/4 coperto	—	1 6	— 4 0
Verona	1/4 coperto	—	2 6	— 2 6
Belluno	1/2 coperto	—	— 0 7	— 7 6
Udine	coperto	—	2 8	— 0 6
Treviso	3/4 coperto	—	3 9	— 0 8
Venezia	nebbioso	calmo	2 0	— 1 0
Padova	3/4 coperto	—	2 7	— 2 7
Rovigo	3/4 coperto	—	1 0	— 5 5
Piacenza	sereno	—	1 8	— 6 2
Parma	1/4 coperto	—	1 5	— 5 0
Reggio Emilia	sereno	—	2 0	— 6 3
Modena	1/2 coperto	—	2 4	— 4 8
Ferrara	coperto	—	1 4	— 5 6
Bologna	1/4 coperto	—	1 8	— 1 4
Ravenna	sereno	—	6 7	— 4 0
Forlì	1/2 coperto	—	1 8	— 0 6
Pesaro	3/4 coperto	calmo	9 2	0 2
Ancona	3/4 coperto	legg. mosso	9 8	4 0
Urbino	1/4 coperto	—	5 1	0 6
Macerata	3/4 coperto	—	6 0	2 2
Ascoli Piceno	—	—	—	—
Perugia	coperto	—	6 0	— 1 0
Camerino	coperto	—	4 5	— 0 5
Lucca	nevoso	—	8 6	0 9
Pisa	sereno	—	10 7	— 1 0
Livorno	1/4 coperto	mosso	9 0	1 0
Firenze	sereno	—	7 0	1 0
Arezzo	coperto	—	6 2	1 0
Siena	coperto	—	6 1	0 4
Grosseto	coperto	—	11 0	4 9
Roma	coperto	—	10 7	4 4
Teramo	coperto	—	?	5 6
Chieti	coperto	—	10 8	1 0
Aquila	1/2 coperto	—	4 0	— 1 2
Agnone	3/4 coperto	—	3 5	— 1 2
Foggia	1/2 coperto	—	10 2	2 0
Bari	coperto	calmo	13 8	6 6
Lecce	coperto	—	12 7	7 0
Caserta	nebbioso	—	12 3	4 4
Napoli	coperto	grosso	11 2	6 5
Benevento	nebbioso	—	10 0	5 9
Avellino	piovoso	—	7 5	4 6
Caggiano	coperto	—	5 4	0 2
Potenza	coperto	—	5 3	— 0 2
Cosenza	—	—	—	—
Tiriolo	—	—	—	—
Reggio Calabria	—	—	—	—
Trapani	3/4 coperto	mosso	13 1	9 4
Palermo	nebbioso	grosso	12 3	7 5
Porto Empedocle	coperto	mosso	16 3	5 4
Caltanissetta	coperto	—	7 0	2 3
Messina	1/2 coperto	legg. mosso	12 0	7 8
Catania	sereno	legg. mosso	12 2	7 1
Siracusa	1/4 coperto	calmo	12 5	5 0
Cagliari	1/2 coperto	legg. mosso	13 0	3 0
Sassari	coperto	—	10 0	4 5

Direttore: G. B. BALLESIO. Tipografia delle Mantellate. TUMINO RAFFAELE, *gerente responsabile.*